Die Entwickelung des halleschen Wirtschaftslebens

vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Weltkrieg

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde
eines Doktors der Staatswissenschaften
der
Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg

Vorgelegt von

Erich Neuß
aus Halle a. d. Saale

Auszug

Referent: Prof. Dr. Aubin

Die vorliegende Dissertation erschien unter dem gleichen Titel als Heft 2 der Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde, herausgegeben von Prof. Dr. G. Aubin.
Halberstadt 1924, H. Meyer's Buchdruckerei, Abteilung Verlag (IX, 304 Seiten).

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Nach der Formulierung des Problems, den Gang der wirtschaftlichen Entwickelung der Stadt Halle aus ihren Lageverhältnissen im weitesten Sinne des Wortes zu begreifen, und nach der zeitlichen Begrenzung der gestellten Aufgabe, werden in 3 Abschnitten: Geographische Lageverhältnisse der Stadt Halle — Der Boden um Halle, oberirdische Fruchtbarkeit und Bodenschätze — Die Bevölkerung — die wirtschaftlichen Lagebedingungen und Lageverhältnisse der Stadt Halle zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingehend dargestellt, um dann eine umfassende Schilderung des wirtschaftlichen Zustandes der Stadt Halle um 1800 zu geben, die erweist, daß, abgesehen von der Salzsiederei, die alten Exportgewerbe, Wollweberei, Handschuhfabrikation, weniger die Stärkeindustrie, wegen ungünstiger Standortsbedingungen im Absinken begriffen waren. Diese Bewegung wird beschleunigt und auf fast alle Wirtschaftszweige der Stadt Halle ausgedehnt durch den Zusammenbruch des preußischen Staates. Die Aufhebung der Universität, die Abschließung bedeutender Absatzgebiete — denn Halle wird westfälisch —, eine Kapitalentziehung ohnegleichen, überhaupt materieller Druck aller Art bedingen den wirtschaftlichen Niedergang der Stadt, der so einschneidende Folgen hinterläßt, daß erst um 1830 Halle wirtschaftlich wieder auf dem Stande von 1805 angelangt ist. Die in der westfälischen Zeit durchgeführten Reformen, die Bemühungen der Stadt, durch Belebung der Schiffahrt und Bekämpfung des Magdeburger Stapelrechts, Handel und Verkehr etwas zu heben, das Hinausschieben der Landesgrenze 1815 und damit die Schaffung eines größeren Hinterlandes bleiben fast ohne jeden Einfluß auf einen wirtschaftlichen Aufstieg.

Die ehedem blühende Textilindustrie erhält den Todesstoß, um in den nächsten Jahrzehnten vollkommen neben den neuen, nach 1830 aufkommenden Wirtschaftszweigen zu verschwinden. Das 3. Jahrzehnt ist eine Zeit der Stagnation. Es sind daher zunächst nur staatliche Maßnahmen auf wirtschaftlichem Gebiet, deren Einfluß auf die Stadt Halle untersucht wird, vor allem die Zollgesetzgebung vom 28. Mai 1818, die die in Halle nicht mehr standortsberechtigten Zweige der Textilindustrie der Vernichtung durch die Konkurrenz der westlichen Provinzen überläßt, dann die Einführung der Mahl- und Schlachtsteuer, die den alten städtischen Oktroi und damit die stärkste Stütze der

lokalen auf die Städte beschränkten gewerblichen Produktion beseitigt, ferner der Ausbau der Landstraßen, Regulierung und Beschleusung des Saaleflusses, Aufhebung des Magdeburger Stapels, welch letztere Momente alsbald zur Gründung des „Comité zur Beförderung des halleschen Handels“ führen. Die Auswertung einer „Tabelle der Fabrikationen“ aus dem Jahre 1818 führt im Verein mit den bisherigen Ergebnissen der Untersuchung dazu, Halle in dieser Zeit als einen einer Konsumentenstadt im Sombartschen Sinne fast gleichkommenden wirtschaftlichen Organismus zu bezeichnen.

Die Fortschritte der von der Agrarkrise 1817 wenig berührten provinzialsächsischen Landwirtschaft, der überaus fruchtbare Boden in der weiteren Umgebung von Halle, die technischen Erfolge der Zuckerfabrikation aus Rüben bewirken den ersten Anbau von Zuckerrüben um Halle, der im Jahre 1835 zur Gründung der Halleschen Zuckersiederei-Compagnie führt. Damit ist der Grund für die Aufgaben gelegt, die Halle in der kommenden Periode der steigenden Städtedifferenzierung erhält; die Stadt beginnt mehr und mehr der Exponent ihrer gegebenen natürlichen Lagebedingungen zu werden. Die Verflechtung des halleschen Wirtschaftslebens mit der sich entwickelnden deutschen Volkswirtschaft wird durch die Gründung des deutschen Zollvereins, durch das Fallen der Zollschranken im Innern Deutschlands eingeleitet; dies befördert die Industrialisierung der Stadt auf der für sie typischen Wirtschaftsgrundlage. Man ist bemüht, vor allem den Handel zur Blüte zu bringen; der „Verein für den halleschen Handel“ erbaut nach großen Schwierigkeiten einen neuen Packhof am Saalufer und schafft bescheidene Hafenanlagen; Seele des ganzen ist M. Ludwig Wucherer, der seit 1829 unablässig den Bau einer Eisenbahnlinie Magdeburg-Halle-Leipzig propagiert, ein Streben, das 1840 von Erfolg gekrönt ist. Als neues Gewerbe erscheint in der Stadt die Rübenzuckerindustrie, die hier an den Betrieb der Raffinerie indischen Zuckers anschließt. Nur mit großer Mühe — für die Hälfte des Kapitals muß man sich an auswärtige Zeichner wenden — werden die erforderlichen Mittel aufgebracht; nach einigen Jahren der Mißerfolge gelingt es der vorzüglichen Leitung Carl August Jacobs in der „Halleschen Zuckersiederei-Compagnie“ den Grund zu der glänzenden Entwicklung der Zuckerindustrie im halleschen Wirtschaftsgebiet zu legen. Zwar bleibt Halle nicht Sitz der Rübenzuckerproduktion, wird vielmehr zentraler Absatzmarkt, dem dank dieser Eigenschaft und der guten Verkehrslage alsbald die Raffination im großen Stile zufällt. Von den übrigen Lokalgewerben glückt es nur wenigen, durch zufälliges oder bewußtes Sicheinfügen in den Produktionskomplex der aufblühenden Stadt zu größerer Bedeutung zu gelangen. Ein energisches Zusammenarbeiten von Kapitalbesitz und Unternehmungsgeist fehlt der Zeit der 30er Jahre noch vollkommen, die Sorge um die sichere Fundierung ist auch bei den wenigen Banken stärker als das reine Gewinnstreben ohne Rücksicht auf das eingegangene Risiko.

Die 1840 begonnene Umwandlung der großen, in Halle zusammentreffenden mitteldeutschen Straßenzüge in Eisenbahnlinien setzt sich in der Folgezeit fort; der Ausbau des Netzes in seinen wichtigen Linien ist 1872 als beendet anzusehen. Nebenher gehen intensive Bemühungen um die Ausgestaltung der Flußschiffahrt, die erheblich unter der Konkurrenz der Eisenbahn zu leiden hat; da es aber vorläufig nicht gelingt, die notwendigen technischen Verbesserungen durchzuführen, bleibt es bei bescheidenem, wenn auch nicht unbedeutendem Verkehr. Alle auf die Hebung des Verkehrs hinzielenden Bemühungen werden getragen von der am 15. Oktober 1844 errichteten Handelskammer für Halle und die Saalörter, zu deren ersten Vorsitzenden einstimmig Ludwig Wucherer gewählt wird, dem gleichzeitig das Hauptverdienst an der Gründung der Kammer gebührt.

Der seit 80 Jahren bereits, wenn auch nur in kleinem Umfange, betriebene Braunkohlenbergbau, mit dessen Aufblühen sich nunmehr jener Faktor geltend macht, der am einschneidendsten die gesamte wirtschaftliche Entwicklung Halles beeinflußt, erlangt in dem Augenblick eine ganz hervorragende Bedeutung, als es gelingt, aus der teilweise stark bitumenhaltigen Kohle Mineralöl und Paraffin durch Verschwelung zu gewinnen. Mit großem Eifer wendet man sich nunmehr diesem Industriezweig zu, der für den Braunkohlenbergbau selbst ein großer Abnehmer zu werden verspricht und die Aussichten eröffnet, die Braunkohlenindustrie zu verselbständigen und unabhängig von Schwankungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und somit von dem Bedarf der kohleverbrauchenden Industrien zu machen. Die 1858 erfolgende Einführung der Brikettierung der Kohle bringt einen weiteren Aufschwung des Braunkohlenbergbaus in der halleschen Umgebung mit sich und bewirkt, daß die Stadt Halle zunächst Sitz der drei größten Braunkohlenunternehmungen, die damals entstehen, wird.

Zu derselben Zeit entwickelt sich in Halle aus kleinsten Anfängen die Maschinenindustrie. In der Zwischenzeit waren in der Umgebung Halles eine große Anzahl Zuckerfabriken, Spiritusbrennereien, Braunkohlenbergwerke, Brauereien und Mälzereien entstanden, die nach und nach zum Dampfbetrieb übergingen, sodaß allmählich eine Nachfrage nach Maschinen aller Art erwuchs, die zu befriedigen die einzige Maschinenfabrik der Gegend, in Rothenburg an der Saale, nicht in der Lage war. Daneben sind die materiellen Entstehungsbedingungen für den neuen Wirtschaftszweig auch hinsichtlich der übrigen Standortskomponenten vorhanden, da ein Teil des Materiallagers (die Braunkohle) und der Konsumort (die Umgebung Halles) zusammenfallen.

Die Jahre 1860—1870 sind als die eigentliche Gründerperiode Halles zu bezeichnen. Das wirtschaftliche Charakterbild der Stadt verändert sich durch das Aufkommen der neuen Hauptindustrien, durch das endgültige Absterben der alten lokalen Gewerbe vollkommen. Der Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Halle wird mit der Anlage der Linien Halle-Cassel, Halle-Sorau-Guben und Halle-Halberstadt vollendet.

Es gabelt sich nunmehr in Halle die große über Berlin hinziehende Schlagader des nordöstlich-südwestlichen Verkehrs auf dieser Diagonale Mitteleuropas in genauer Anpassung an die Bodenbildung in den das Erfurter Becken und den die Nordhäuser Mulde aufsuchenden Zweig. Damit ist auch eine Hauptbedingung für die Entwicklung einer Großindustrie in und um Halle gegeben: die Möglichkeit des Massenabsatzes.

Die hallesche Maschinenindustrie, die sich inzwischen ganz auf die maschinellen Bedürfnisse der heimischen Zucker- und Braunkohlenindustrie eingestellt und in den Betrieben weitgehend spezialisiert hat, vermag um das Jahr 1870, als die Aufnahmefähigkeit der näheren Umgebung Halles nachläßt, die Grenzen dieses Absatzgebietes zu sprengen und tritt in voller Konkurrenzfähigkeit auf den Weltmarkt, indem sie dessen beständig wachsenden Ansprüchen in glänzender Steigerung ihrer technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit folgt.

Der durch technische Verbesserungen verursachte Aufschwung der getreideverarbeitenden Industrien, also der Stärkemacherei, des Mühlengewerbes und der Brauereien, wirkt in doppelter Richtung auf das hallesche Wirtschaftsleben befruchtend ein: Einmal rufen die zahlreichen Neu- und Umbauten einen starken Maschinenbedarf hervor, der viele Maschinenfabriken zum Bau von Spezialmaschinen veranlaßt, dann aber hat der Aufschwung jener Gewerbe dahin gewirkt, daß Halle immer mehr zu einem Getreidegroßhandelsplatz ersten Ranges emporwächst, was durch die am 28. November 1864 erfolgte Gründung der Halleschen Produktenbörse dokumentiert wird.

Das Jahr 1870 kann man für Halle als den Schlußstein eines Umwandlungsprozesses ansehen, der einen Organismus entstehen ließ, dem innerhalb der gesamten Volkswirtschaft ganz besondere und typische Aufgaben zugefallen sind, d. h. der wirtschaftlichen Großstadtwerdung Halles. Die krisenhaften Folgen der Gründerzeit treten im übrigen für Halle nicht so eklatant in die Erscheinung wie in anderen Teilen Deutschlands. Es erscheint vielmehr die aufsteigende Linie der räumlichen und sachlichen Ausdehnung des Wirtschaftslebens sich in derselben Richtung fortbewegend, wie es schon die Gestaltung seit der Mitte des Jahrhunderts zu erkennen gibt. Neben der räumlichen Vergrößerung der Stadt, ihrer baulichen Verschönerung, neben der enormen Vermehrung der Bevölkerung, der Errichtung zahlreicher höherer und Elementarschulen, erfolgen wichtige Neuerungen, Umgestaltungen im Verkehrswesen, vor allem in der Saaleschiffahrt, die nunmehr durch die Einführung der Dampfschiffahrt gegenüber der Eisenbahn wieder etwas konkurrenzfähig wird und Halle auch wieder die Stellung gewährt, die ihm als Umschlagsplatz für Mitteldeutschland zukommt. Die Weiterentwicklung des halleschen Wirtschaftslebens ist durch das Eindringen des Großbetriebes gekennzeichnet. Der Braunkohlenindustrie kommt vor allen anderen der Ausbau des Eisenbahnnetzes zugute und die starke Konkurrenz der ausländischen Mineralölindustrie läßt das wirtschaftliche Schwergewicht im Braunkohlenbergbau sich zugunsten der Bri-

kettierung der Rohbraunkohle verschieben. Nach langen Kämpfen gelingt es, hauptsächlich infolge der Gründung des Deutschen Braunkohlen-Industrie-Vereins, das Eindringen der böhmischen Braunkohle einigermaßen zu verhindern. Eine wirksame Abwehr dieser Konkurrenz kann aber nur durch die Massenfabrikation von Briketts erreicht werden, wozu in erster Linie die großen Gesellschaften in der Lage sind, die über einen entsprechenden Kapital- und Felderbesitz verfügen.

Technische Umgestaltungen in der Zuckerindustrie, die durch die Fähigkeit der halleschen Maschinenindustrie, die erforderlichen Apparate und Maschinen in höchster Vollendung zu bauen, gefördert werden, lassen die erstere, nach Überwindung der allgemeinen Krise der 70er Jahre in die Reihe der Exportindustrien treten. Dasselbe gilt von der Maschinenindustrie, die zwar anfangs sich in ihrer Entwicklung durch die Freihandelsbewegung der 70er Jahre gefährdet sieht, die Zeit bis zum Einsetzen der Schutzzollbewegung aber durch Angliederung neuer Spezialproduktionszweige (Bäckereimaschinenindustrie) zu überwinden trachtet. Mit Einführung des Schutzzollsystems von 1879 blüht indes die deutsche und damit auch die hallesche Maschinenindustrie so mächtig auf, daß es ihr gelingt, durchschnittlich 45 % ihrer Fabrikate im Ausland abzusetzen.

Die Entwicklung des halleschen Wirtschaftslebens in bestimmten, vom menschlichen Willen mehr oder weniger beeinflußbaren Richtungen, hat naturgemäß zur Folge, daß eine Reihe von Gewerben, wenn nicht absolut, so doch relativ an Bedeutung im Rahmen des wirtschaftlichen Gesamtbildes verlieren, andererseits durch ihre Fortdauer beweisen, wie sehr sie bodenständig sind und wie lange sie die wirtschaftliche Physiognomie der Stadt mitgeformt haben.

Nunmehr bildet die Großindustrie den Lebensnerv des halleschen Wirtschaftslebens. Aber Halle ist nicht allein Standort der Produktion, sondern auch die finanzielle und geistige Zentrale, indem einmal die Banken alle Industrien in ihren Geschäftsbereich ziehen, dann aber, weil Halle der Sitz der intellektuellen Vertretung der größten Unternehmungen außerhalb seines Weichbildes wird, sodaß Rückgänge irgend eines Produktionszweiges nicht so sehr einen Einfluß auf das Wirtschaftsleben ausüben können, wenn es gelingt, durch die stärkere Entfaltung anderer wieder ausgleichend zu wirken.

In Halle beginnt die Umwandlung des städtischen Hinterlandes zum Wirtschaftsbezirk im modernen Sinne ziemlich frühzeitig, etwa in den 50er Jahren. Deutlicher wird die Bewegung aber erst in dem Augenblick, als Braunkohlenbergbau und Rübenzuckerindustrie die Grenzen des lokalen Absatzmarktes überschreiten, als vor allem die finanzielle Verknüpfung der Wirtschaftszweige um Halle mit dem in dieser Stadt ansässigen Bankgewerbe eine immer intensivere wird. Während die beiden genannten Industrien aber immer noch in einem mehr produktions-technisch bedingten Zusammenhang mit dem Wirtschaftsorganismus Halle als solchem stehen, fällt dieses bei der Industrie, die sich erst

in verhältnismäßig neuer Zeit in dem halleschen Wirtschaftsbezirk angesiedelt hat, nämlich bei der Kaliindustrie, fast vollkommen fort. Im letzten Kapitel wird daher die wirtschaftliche Entwicklung Halles nicht mehr vom Gesichtspunkt der mehr oder minder an einem Ort zentralisierten gewerblichen Produktion betrachtet, sondern zur Beurteilung des wirtschaftlichen Werdeganges der letzten Jahrzehnte von einer horizontalen erweiterten Basis, d. h. der Untersuchung der Beziehungen des Wirtschaftsmittelpunktes Halle zu der ihn umgebenden Wirtschaftsfläche ausgegangen.

Mit dem Jahre 1914 schließt die Untersuchung ab, da man — den Gang der halleschen Wirtschaftsgeschichte in ihren Grundzügen betrachtet — dieses Jahr in einem ganz bestimmten Sinne als Einschnitt in der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt werten kann. Es bezeichnet zunächst eine höhere Stufe in dieser Entwicklung und zieht das Fazit einer Summe von Kräften, die in ihrer Vereinigung das Wirtschaftsleben Halles am Ende eines mehr als hundertjährigen Abschnittes als harmonisches Ganzes erscheinen lassen.